HEFT 16 / BERLIN, 4. AUGUST 1942

Der Adler

PREIS 20 Pf.
frei Haus 22 Pfennig

HERAUSGEGEBEN UNTER MITWIRKUNG DES REICHS-LUFTFAHRTMINISTERIUMS

Fliegerkameradschaft

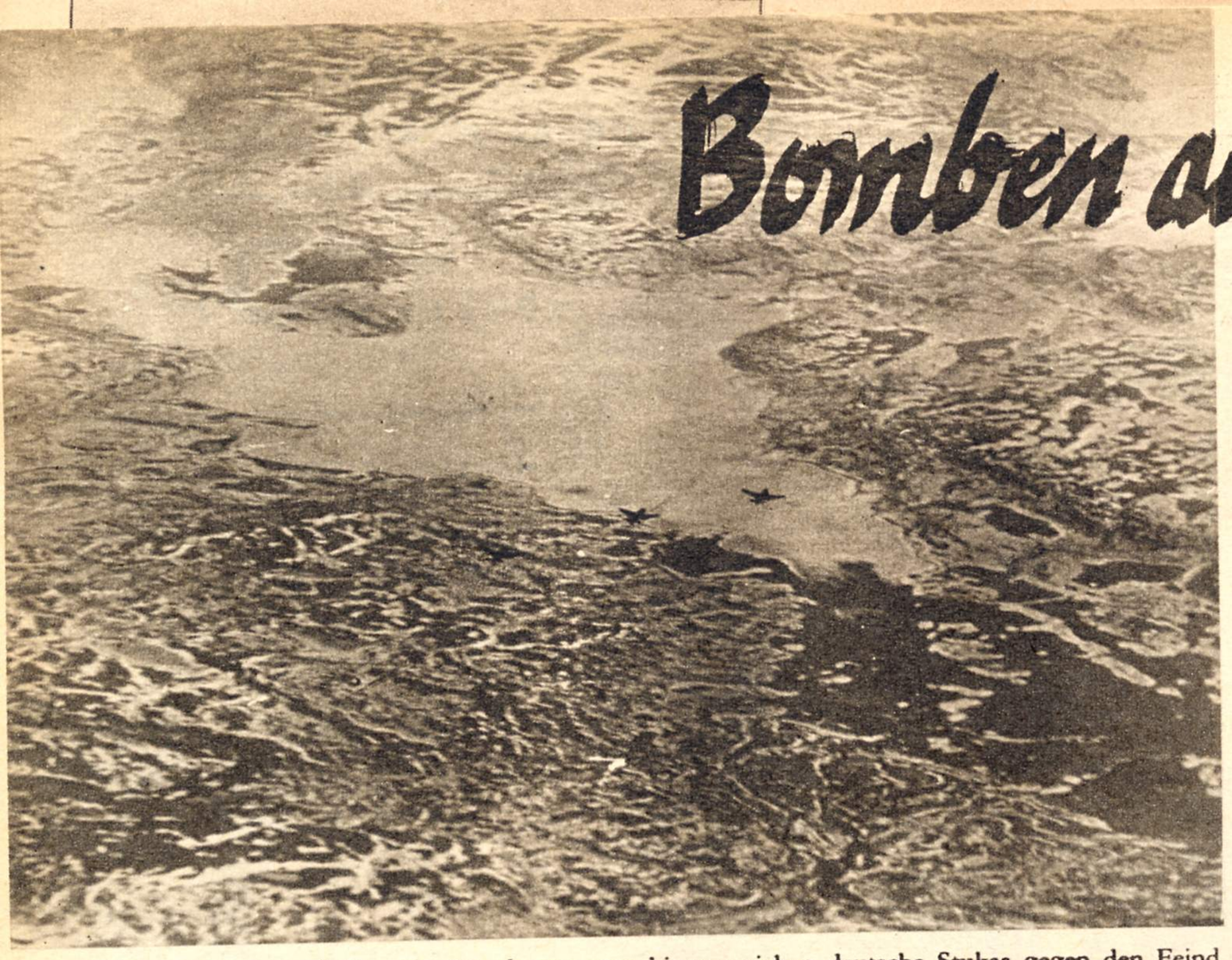
Ritterkreuzträger Hauptmann Zemsky, der seinen 500. Feindflug am Steuer eines Stukas Ju 87 durchgeführt hat, mit seinem treuen Bordfunker, der gleichzeitig seinen 400. Feindflug hinter sich brachte

PK Aufn. Major v. Pebal (Wb)

Bomben auf die Murmanbahn

Das Tor der Sowjetunion ständig im Feuer

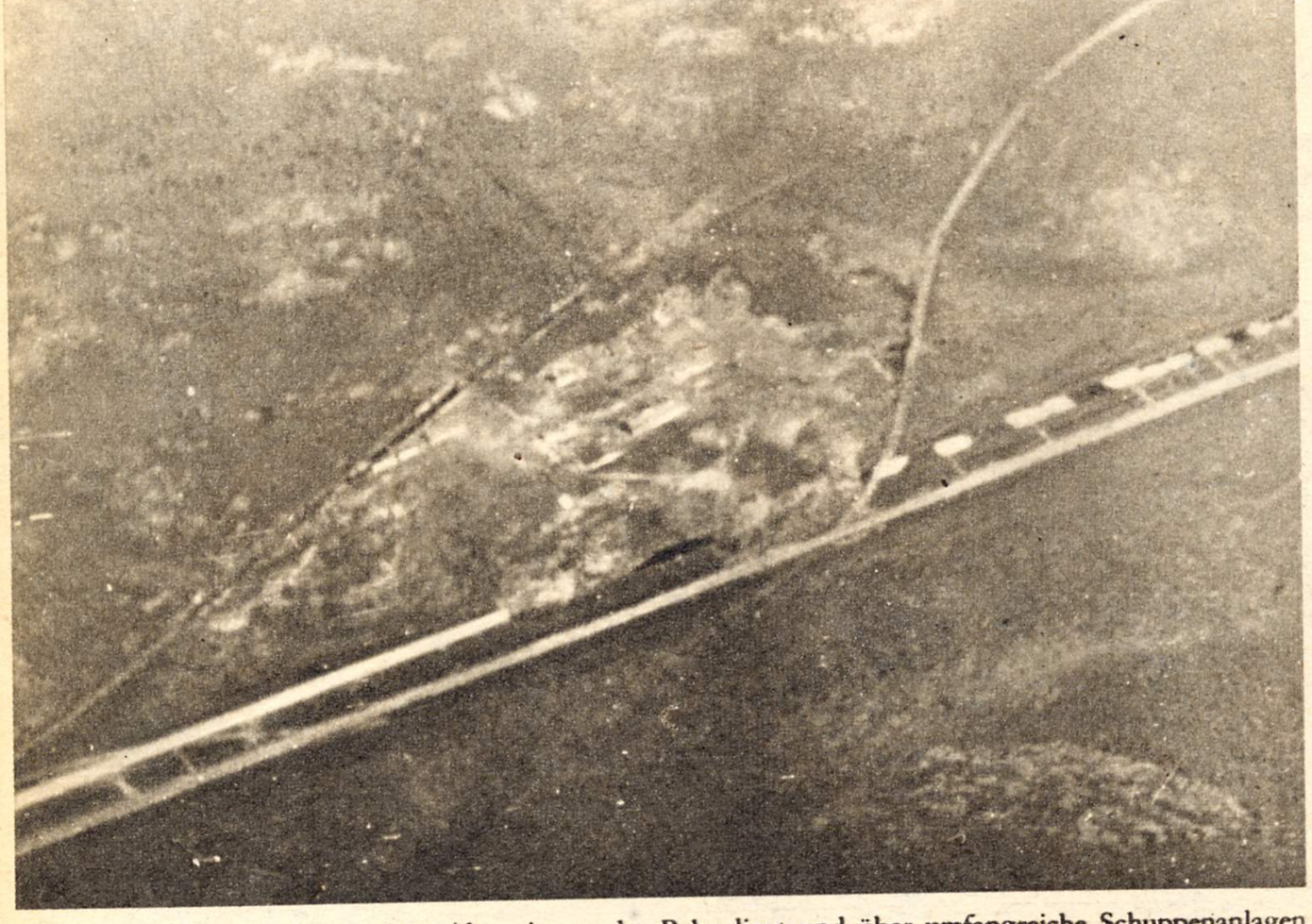
In den OKW-Berichten vom Nordabschnitt der Ostfront sind der Hafen Murmansk und die Murmanbahn die am häufigsten genannten Ziele der Angriffe unserer Luftwaffe. Immer von neuem treffen die deutschen Bomben mit vernichtender Wucht die mächtigen Anlagen von Murmansk und die einzige Bahnlinie, die den wichtigen Einfuhrhafen mit der inneren Sowjetunion verbindet. Die Bombardierung der Murmanbahn bildet nur eine Fortsetzung der deutschen Luftangriffe auf die englisch-amerikanischen Geleitzüge nach Murmansk — im Eismeer wie in den Tundren des Nordens wird den Sowjets die lebenswichtige Zufuhr abgeschnitten



Über die Fels- und Eiswüste Nordnorwegens hinweg ziehen deutsche Stukas gegen den Feind. Ihnen ist die endlose Einöde kein unbekanntes Gebiet mehr, denn schon oft steuerten sie diesen Kurs, um die Murmanbahn anzugreifen

Als Jagdschutz für die angreifenden deutschen Kampf- und Sturzkampfflugzeuge sind Zerstörer vom Baumuster Me 110 unterwegs. Sie sichern den Luftraum gegen jeden Überfall durch Sowjetjäger

PK-Aufnahmen Kriegsberichter Hebenstreit (Wb 3), Kulbe (Wb 2)



Eine Station, die an einer Abzweigung der Bahn liegt und über umfangreiche Schuppenanlagen verfügt, ist mit Bomben belegt worden. Die Stukas haben nichts als ein Trümmerfeld zurückgelassen. Dicke Rauchschwaden lagern über Schuppen und Gleisanlagen

Zu gewaltiger Höhe sind die Explosionswolken nach dem Angriff deutscher Kampfflugzeuge emporgestiegen. Die dunklen Rauchballen zeigen, daß auch die Ölbehälter der Station getroffen sind

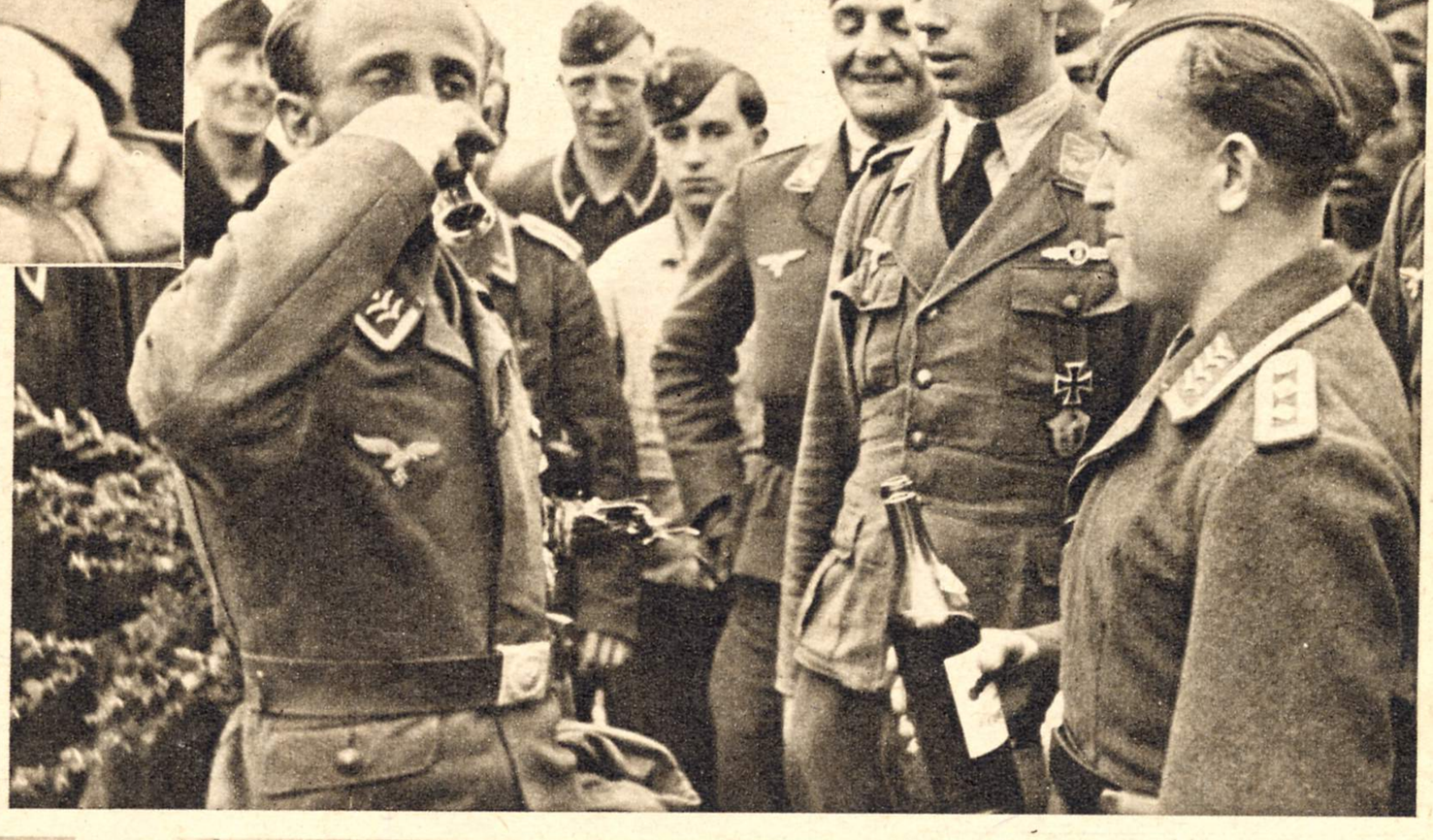
Bild links: Unmittelbar nach dem Bombenwurf hat der Bildberichter aus dem wieder hochziehenden Flugzeug die Aufnahme gemacht, die den Umfang des Vernichtungswerkes erkennen läßt

Oberfeldwebel H., der vor wenigen Tagen über feindlichem Gebiet abgeschossen wurde, hat sich zu den deutschen Linien durchgeschlagen und ist jetzt mit einem „Storch" bei seinen Kameraden angekommen. Der Staffelkapitän begrüßt den glücklichen Heimkehrer, den man schon verloren glaubte

Links: Das Auto bringt den Geretteten zur Staffelunterkunft. Im Antlitz des Fliegers lesen wir die Anstrengungen, die er Tage und Nächte zu durchstehen hatte, Hunger und Durst und die Gehetztheit eines Menschen, dem ein erbarmungsloser Gegner ständig auf den Fersen war

Gerettet!

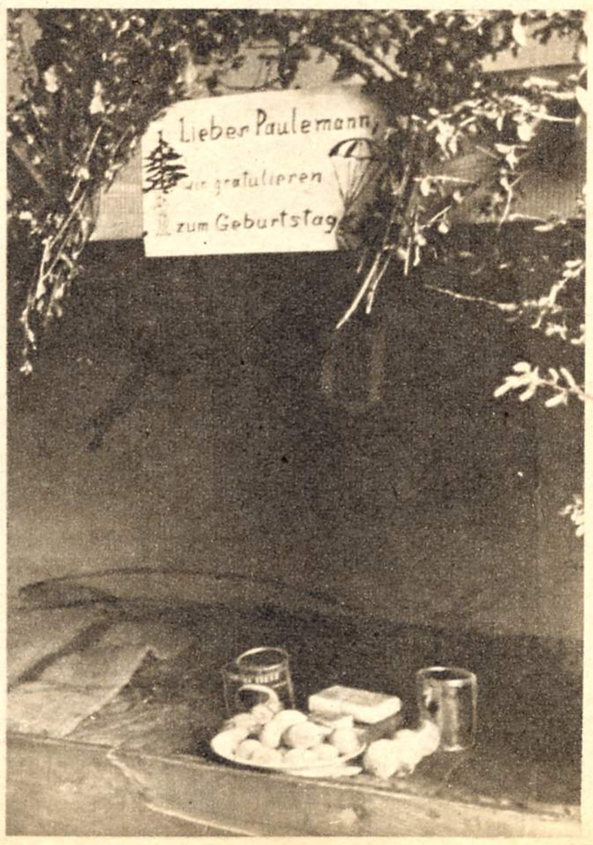
Abgeschossener Flieger schlug sich zu den deutschen Linien durch



Diesen Triumphzug hat sich die Staffel nicht nehmen lassen — auf den Schultern der Kameraden kehrt Oberfeldwebel H. in seine Unterkunft zurück

Ein kräftiger Begrüßungsschluck stärkt die Lebensgeister und gibt zugleich der Freude Ausdruck, die alle Kameraden über die glückliche Heimkehr empfinden

Unten: An diesem Tag, an dem der Heimgekehrte dem Leben wiedergeschenkt wurde, darf auch ein den Umständen entsprechend gedeckter Geburtstagstisch nicht fehlen



PK-Bildbericht von Kriegsberichter Pfülb (HH 6)

Links: Der Gruppenkommandeur, der den Heimkehrer begrüßt hat, läßt sich ausführlich Bericht erstatten

ganze Kerle sind dabei

Nachwuchs für die Fallschirmtruppe

Woher kommen die Männer, die Monat für Monat durch die Fallschirmschulen laufen? Was führt sie eigentlich zur springenden Truppe? Immer wieder werden solche Fragen an uns herangetragen. Ihre Beantwortung ist leichter, als viele denken, denn die Fallschirmtruppe verlangt nicht nach Athleten oder Männern, die sich im Zivilleben den Ruf von Abenteurern erworben haben. Hier ist jeder ganze Kerl recht — gleich, woher er kommt — jeder Mann von Entschlossenheit, Charakter, beweglichem Geist und elastischem Körperbau. Da die Fallschirmtruppe von allen besondere Leistungen erwartet, beharrt ihre Führung auf dem Grundsatz der Freiwilligkeit. Unser Bildbericht zeigt eine Anzahl solcher Freiwilligen, ohne langes Suchen aus dem Lehrgang einer Fallschirmtruppe herausgegriffen

Ein alltägliches Bild über dem Sprungfeld einer Fallschirmschule. Auch hier gilt der Satz, daß Übung den Meister macht. Den Anforderungen des Fallschirmsprunges ist jeder gesunde Durchschnittskörper ohne weiteres gewachsen. Die Ausbildung aber ist darauf gerichtet, durch sorgfältige Schulung nach Möglichkeit jeden Unfall auszuschalten

PK-Bildbericht von Kriegsberichter Hans Georg Schnitzer

Beim Verpassen des Gurtzeuges: Walter R., technischer Zeichner. Der Dreiundzwanzigjährige stammt aus Ober-Altenthin bei Würzburg und meldete sich zur Fallschirmtruppe, „um da Soldat zu werden, wo es am meisten zu erleben gibt“

Unten: Der Arzt schnallt sich den Fallschirm fest. Dr. Karl U., 32 Jahre alt, stammt aus Bremen, ist verheiratet, hat zwei Kinder. „Dort zu stehen, wo Überdurchschnittliches geleistet werden muß, ist bei uns ungeschriebenes Familiengesetz. Einer meiner Ahnen war Blockadebrecher zur Zeit Napoleons, fast alle anderen waren Seefahrer. Und ich will, wie so viele meiner Kollegen, im Kriege nicht nur Arzt sein, sondern auch dort stehen, wo die Kugeln pfeifen“

Unerläßlich zur Ausschaltung von Gefahren ist der Unterricht am Gurtzeug. Vor dem Ausbilder steht Gerhard L., Kaufmann, 23 Jahre alt, aus Schwerin (Meckl.). Er stand drei Jahre bei der Luftwaffe und hat sich als Obergefreiter zur Fallschirmtruppe gemeldet, um „endlich mal einen Einsatz mitzumachen, an dem alles dran ist“

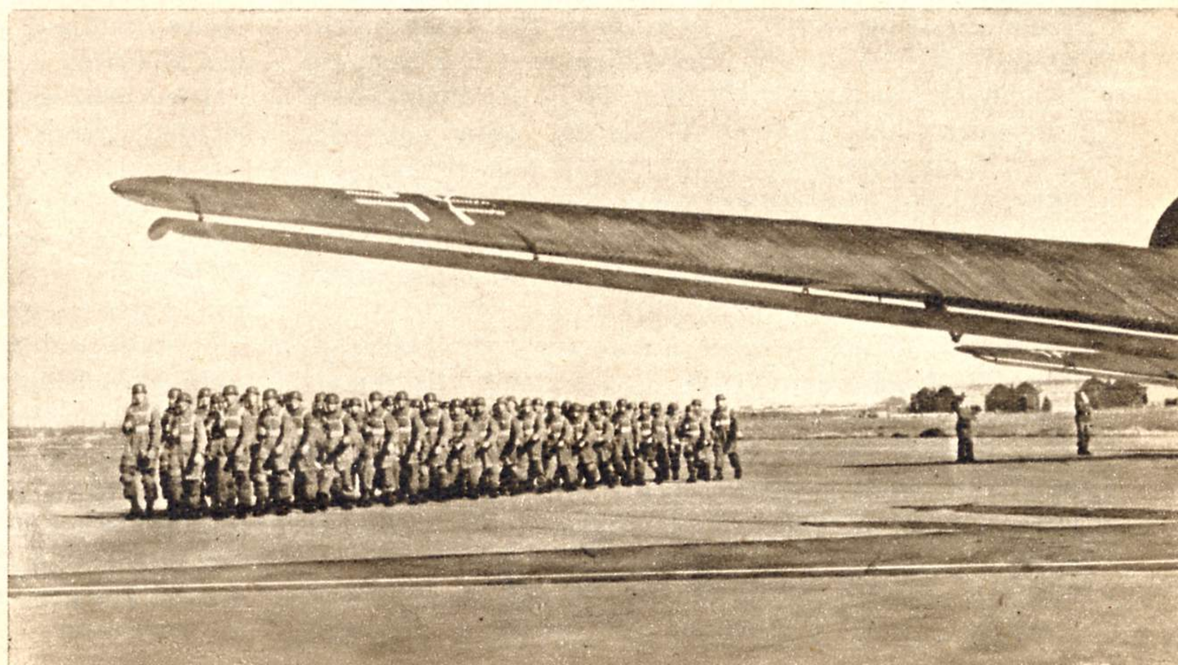
Bei der Vorübung „Fall rückwärts aus dem Kniestand“: Karl T., Klempner, 19 Jahre alt. Er stammt aus Herzberg (Harz). „Als ich von den Fallschirmjägern auf Kreta hörte und zum erstenmal Fallschirmsprünge in der Wochenschau sah, faßte ich noch am gleichen Abend den Entschluß, mich ebenfalls freiwillig zu melden!“

Auch die „Rolle rechts“ gehört zu den Vorübungen für das Verhalten bei der Landung: Hans R., Bauernsohn, 21 Jahre alt, wurde in Hademarschen (Holst.) geboren. „Eigentlich wollte ich Flieger werden. Ich sollte aber zum Bodenpersonal kommen. Nun hoffe ich, als Fallschirmjäger noch früher feindwärts fliegen zu können“

Der Lehrgangsälteste ist Major Ulrich F. Der Dreiundvierzigjährige, der aus einer westpreußischen Bauernfamilie stammt, ist mit 16 Jahren als Kriegsfreiwilliger in den Weltkrieg gezogen und hat damals in Rußland und Frankreich gekämpft. Als Leutnant nach Kriegsschluß entlassen, bewirtschaftete er bis 1937 das väterliche Gut. Dann wurde er reaktiviert und hat den jetzigen Krieg als Kommandant des Stabsquartiers einer Infanteriedivision in Polen, Frankreich, Griechenland und der Sowjetunion mitgemacht, bis er sich, um wieder zur kämpfenden Truppe zu kommen, freiwillig zu den Fallschirmjägern meldete

Beim Üben der „Rolle rückwärts“: Karl D., Hilfsarbeiter, 22 Jahre alt. Er stammt aus Kärnten. „Wenn ich auf einem Berge stand, habe ich mir immer gewünscht, einmal ins Tal hinunterspringen zu können. Nun will ich das aus dem Flugzeug erleben und Einsätze mitmachen, bei denen ich zeigen kann, was ein Kärntner ist . . .“

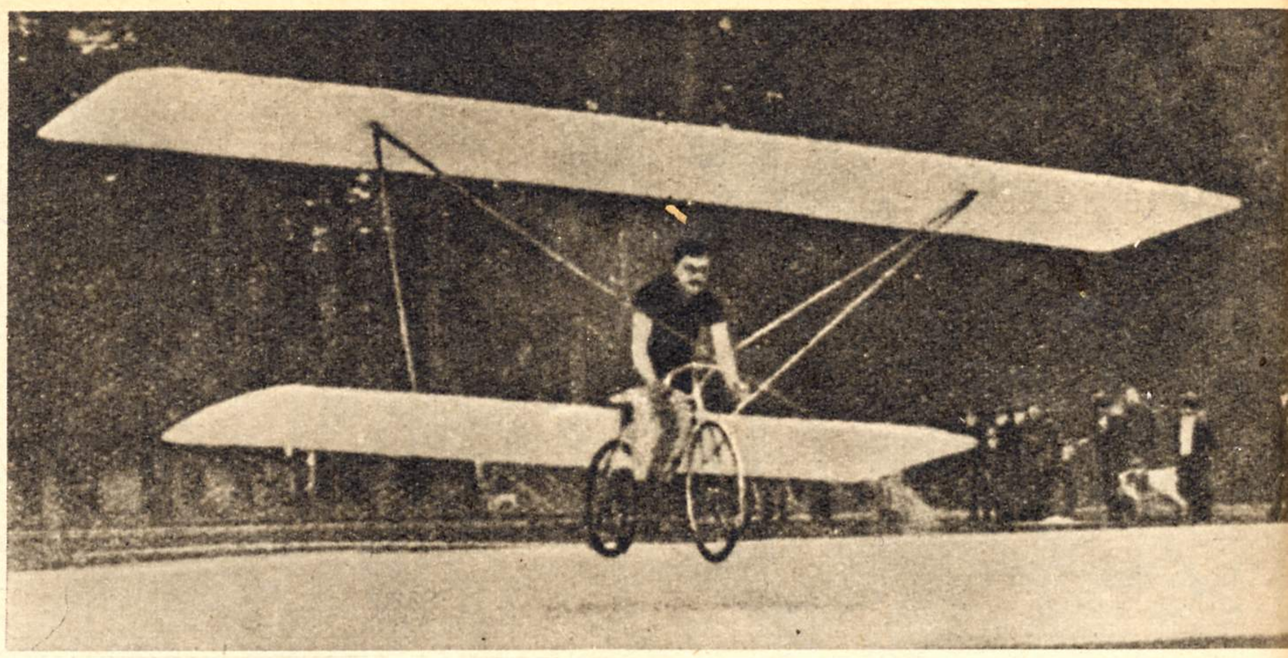
Unten: „An die Maschinen!“ Wieder marschieren sie zum Start. Männer aus allen Gauen und Berufen Seite an Seite, begeistert von der Waffe, die sie freiwillig wählten



Muskeln als Motoren

Der Flug mit Menschenkraft

Von Gerhard Meyer



Der Radrennfahrer Gabriel Poulain gewann auf einer „Aviette", einem geflügelten Fahrrad, im Jahre 1912 mit einem Flug von 12 Metern Länge einen Preis von 10000 Francs

Viertausend Pferdestärken sammeln sich in den flimmernden Luftschraubenkreisen eines schweren viermotorigen Kampfflugzeugs, das, den Bauch mit Bomben gefüllt, über die Startbahn donnert. Eine ungeheure Leistung gemessen an den sechzehn Pferdestärken, mit denen das erste deutsche Flugzeug von Hans Grade über den Flugplatz in der Borker Heide schwankte. Der ganze Fortschritt der Flugtechnik schrumpft scheinbar auf die Leistung des Motorenbauers zusammen, der immer stärkere Kräfte in die schwarzen Stahlklötze ballte, die als Motoren in den Flügeln unserer Kampfflugzeuge sitzen. Und doch trügt der Schein. Nicht aus den Leistungsziffern der schwersten Motoren, sondern aus denen der leichtesten Motoren spricht der Fortschritt des Flugzeugbaues. Und heute ist es bereits möglich, mit einem der leichtesten Motoren, der menschlichen Muskelkraft, zu fliegen. Unruhe, ewiges Ungenügen sind die Kennzeichen alles menschlichen Lebens und Strebens. Als die ersten Flugzeuge flogen, erhob sich aus der wohl nie aussterbenden Reihe jener Männer, die auch heute noch das Perpetuum mobile bauen wollen, die Strömung der ewigen Unrast, die das Mögliche verachtet, um nach dem Unmöglichen zu greifen. Nicht mit einem Motor, sondern mit eigenen Kräften müsse der Mensch fliegen, dann erst sei der alte Sehnsuchtstraum erfüllt, riefen sie. Und mit dem Eifer, mit dem sie eben noch dem Perpetuum mobile nachgejagt waren, stürzten sie sich nun auf das Muskelkraftfahrzeug. Sie bauten es, zehn-, hundert-, tausendmal.

Der deutsche Konstrukteur Georg König baute gegen Ende des Weltkrieges ein Muskelkraftflugzeug, das eine Verfeinerung der großen Motorflugzeuge darstellte. Die Luftschraube wurde über eine Tretkurbel angetrieben. Die Versuche mußten nach Kriegsende abgebrochen werden

Aber nicht ein einziges Mal stiegen sie mit ihm in die Lüfte. Mit einer Ausnahme! Schon im Jahre 1912 hatte der französische Auto- und Fahrradfabrikant Peugeot einen Preis für den Flieger ausgeschrieben, der mit eigener Muskelkraft über zwei Schnüre hinwegfliegen würde, die in 1 m Abstand 1 cm hoch über dem Boden gespannt waren. Ein größerer Preis lockte denjenigen, der 10 m weit fliegen könnte. Das war ein ungeheurer Anreiz für das Bienenvolk der Phantasten. Sie bauten dem Fahrrad Flügel an. Aber entweder wurden die Flügel zu klein, dann konnten sie das Fahrrad und den unternehmungslustigen Luftradler nicht heben. Oder sie waren zwar groß genug, dafür aber zu schwer, so daß der radelnde Himmelsstürmer wiederum vergebens die Pedale trat.

Es war mehr oder weniger Zufall, wenn der Radrennfahrer Gabriel Poulain am 4. Juli 1912 mit seinem stählernen Pegasus drei Meter und sechzig Zentimeter weit über die beiden Schnüre hinwegsprang und dadurch den Preis gewann. Damit war der Traum vom Muskelkraftflug nicht erfüllt, sondern im Gegenteil, er war geradezu ausgeträumt.

Erst als Poulain sich nach dem Weltkrieg mit Konstrukteuren der berühmten französischen Flugzeugwerke von Nieuport zusammentat, die ihm ein Flügelpaar ersannen, das zusammen mit dem Fahrrad, an dem es befestigt wurde, ganze 17 Kilogramm wog, gelang der große Wurf. Poulain sprang nicht mehr, sondern er flog. Nach kurzem Anlauf, in dem er, der ein sehniger, in allen Muskeln glänzend durchtrainierter Sportsmann war, das fliegende Zweirad auf höchste Fahrt gebracht hatte, hob es sich vom Boden ab, stieg bis auf etwa anderthalb Meter Höhe und legte eine Strecke von rund zwölf Meter zurück.

Gleichzeitig aber hatte dieser Flug allen Einsichtigen klargemacht, daß der so eingeschlagene Weg in eine Sackgasse führte. Wenn das fliegende Fahrrad sich vom Boden gelöst hatte, mußte es von dem Schwunge leben, der ihm beim Rollen auf dem Boden erteilt worden war. Sollte es sich aber längere Zeit in der Luft halten, dann mußte ihm gerade während des Fliegens unaufhörlich neue Antriebskraft zufließen. Das aber ließ sich nur mit der einzigen Vorrichtung erreichen, die auch heute noch jedes Flugzeug vorantreibt, mit der Luftschraube.

Viel bedeutungsvoller als das fliegende Fahrrad sind daher die Versuche eines deutschen Konstrukteurs, der als erster den Weg beschritt, auf dem Jahre später der wirkliche Erfolg errungen wurde. Er hieß Georg König und war Chefkonstrukteur bei den AEG-Flugzeugwerken, also kein Phantast, sondern ein Mann vom Bau. Mit der nüchternen Klarheit des Ingenieurs sah er, daß kein neuartiges, ungewöhnliches Wunderflugzeug zu schaffen war, sondern daß lediglich das gleiche nun schon immerhin zwanzig Jahre alte Drachenflugzeug, das über den Fronten gekämpft hatte, so verfeinert werden mußte, daß es keinen zweihundertpferdigen Daimler-Benz, sondern nur ein paar kräftige Arme und vielleicht noch Beine brauchte, um sich vom Boden abzuheben.

Dieses Flugzeug mußte ganz leicht sein. Es mußte den kleinsten Luftwiderstand haben, der sich irgend erzielen ließ. Eine Luftschraube mußte am Bug dieses leichten, windschnittigen Flugzeugs kreisen, die mit den kleinsten nur denkbaren Verlusten arbeitet. Und diese Luftschraube mußte von einem Getriebe in Gang gesetzt werden, das spielend leicht, ohne jede überflüssige Reibung lief. Wenn das alles gelang, dann mußte das Flugzeug einfach fliegen.

Die Frage freilich war, ob sich wirklich ein so vollkommenes Flugzeug bauen ließe und ob der Mensch mehr als eine Pferdestärke oder gar zwei Pferdestärken entwickeln könne, die, wie man damals schon errechnen konnte, notwendig wären, um dieses Flugzeug von insgesamt etwa 100 kg Gewicht zu heben. Das Flugzeug, mit dem König den alten Traum zu erfüllen gedachte, wog 38 Kilogramm. Seine breitflächigen Flügel spannten sich mehr als zehn Meter weit. Auf glatter Startbahn rollte das leichte Flugzeug an, getrieben von einer Luftschraube aus Eschenholz, die der Chefpilot Petersen der AEG-Flugzeugwerke über eine Tretkurbel antrieb. Aber es stieg nicht. König scheiterte daran, daß jedes Flugzeug zum Starten und Steigen immer mehr Kraft braucht als zum waagerechten Geradeausflug.

So konnte man damals mit Fug und Recht sagen, daß das Fliegen mit Muskelkraft unmöglich sei. Fünfzehn Jahre später aber, im August 1935, stand wieder ein Muskelkraftflugzeug am Start. Wieder waren es keine Phantasten, sondern zwei junge Flugzeugkonstrukteure, Nachwuchs der Junkers-Flugzeugwerke, die, den gleichen Grundsätzen folgend, die König erkannt hatte, einen Vogel gebaut hatten, so leicht und zierlich, daß er nicht mit zwei oder zweieinhalb, sondern mit weniger als einer Pferdestärke in der Luft gehalten werden konnte. Inzwischen waren fünfzehn Jahre des Segelflugs ins Land gegangen, der die glattesten und schlüpfigsten Flugzeuge geschaffen hatte. Sie waren die Lehrmeister auch der größten Flugzeuge geworden, denn nun erst erkannte die fliegende Menschheit, daß jedes Flugzeug einem großen, gemeinsamen Gesetz untersteht: es muß aus den Kräften, die ihm geboten werden, den größten Nutzen ziehen. Die Flugzeuge, die im Weltkrieg mit Tonnenlasten von Bomben gegen England zogen, vergeudeten noch viel zuviel der kostbaren Pferdestärken. Daher konnte auch das kleinste Flugzeug, das ihnen nachgebaut war, das Muskelkraftflugzeug Königs, nicht fliegen. Ein Häßler aber hatte vom Segelflugzeug gelernt. Keine bremsende Strebe, kein Spanndraht fing ihre Flügel ab. Kein störendes Fahrgestell ragte aus dem schmalen Rumpf. Und die Luftschraube, die sich bei König vor der Rumpfnase drehte, saß hier an einem gut verkleideten Sockel vor der Flügelnase über dem Rumpf. Sie „zog" das Flugzeug nicht, sondern sie „drückte" es voran.

Oberst RATH — Oberstleutnant KNUST — Major ZEIDLER

Hauptmann BAUHAUS — Hauptmann GASSMANN — Oberleutnant LEHMANN

Oberltn. — Oberleutnant WIEGAND — Oberleutnant Sy

Das erste erfolgreiche Muskelkraftflugzeug wurde von dem deutschen Junkers - Konstrukteur Häßler gebaut. Es lehnt sich in seinem ganzen Aufbau stark an das Segelflugzeug an und legte Strecken von rund 400 m zurück

Aufnahmen:
Archiv Willi Stiasny

Inzwischen aber war auch der Mensch auf den Prüfstand gestiegen. Obwohl er, wie behauptet wird, für Sekunden bis zu sieben Pferdestärken leisten kann, rechnete Häßler damit, daß er für kurze Zeit nur 1,3 Pferdestärken aufbringen kann. Nach fünf Minuten geben seine Muskeln nur noch 1 Pferdestärke ab. Zehn Minuten nach dem Start darf man höchstens noch 0,8, zwanzig Minuten später sogar nur noch 0,6 Pferdestärken erwarten. Mit einem solchen Flieger an Bord mußte das leichte Flugzeug, das gerade eine Pferdestärke brauchte, unbedingt fliegen. Freilich stand der Start ch aus, der auch dem schwersten Motorflugzeug so viel Sorge macht, daß es gelegentlich eine kräftige Hilfe von außen her braucht. Auch Häßler kam nicht ohne die Starthilfe aus. Auch hier galt allerdings das Wort: Selbst ist der Mann! Der Flieger spannte vor dem Start ein Gummiseil straff, durch dessen Federkraft das Flugzeug in der gleichen Weise in die Luft geschnellt wurde wie jedes Segelflugzeug. Und was das Wissen des Technikers und des Forschers errechnet hatte, das geschah: am 29. August 1935 startete das Muskelkraftflugzeug und flog unter Führung des Segelfliegers Dünnebeil in 1 Meter Höhe 195 Meter weit.
Die Polytechnische Gesellschaft zu Frankfurt am Main hat auf die Anregungen des Rhönvaters Ursinus, der ein ebenso eifriger Vorkämpfer des Segelflugs wie auch des Muskelkraftflugs ist, bereits im Jahre 1933 einen Preis von 5000 Mark für den Flieger ausgeschrieben, der mit eigener Muskelkraft einen Rundflug um zwei fünfhundert Meter voneinander entfernte Wendemarken ausführte. Häßler konnte diesen Preis noch nicht gewinnen. Nicht eine Pferdestärke, sondern nur noch 0,6 oder höchstens 0,8 Pferdestärken müßte sein Flugzeug brauchen, um schweben zu können. Dann würden Menschenkräfte ausreichen, um es über größere Strecken zu treiben als die 400 Meter, die mit dem Häßlerschen Flugzeug heute durchflogen wurden. Wann das aber gelingen wird und wie es geschafft wird? Die letzten wenigen Zentimeter sind immer die schwierigsten. Das Muskelkraftflugzeug wurde erst gebaut, als das Motorflugzeug mit seinen riesenhaften Kräften Wunderleistungen vollbrachte. Auch heute wird der Muskelkraftflieger abwartend auf jene Männer schauen müssen, die das stärkste Flugzeug immer schneller, höher und weiter über den Himmel jagen. Ihr Triumph wird zugleich der seine sein. Freilich könnte auch der Erfolg, den der Muskelkraftflieger erringt, einmal zum Wegweiser für die Männer und die Flugzeuge werden, die heute in der Heimat und an der Front für Deutschlands Größe kämpfen.

Beim Rhönwettbewerb 1928 gelang dem Segelflieger Dromse am Steuer eines von Stamer und Lippisch entworfenen Schwingenflugzeuges ein kurzer Muskelkraftflug

Das Eichenlaub mit Schwertern für Generalfeldmarschall Kesselring

PK Aufn. Kriegsberichter Teich (HH)

Wie das Führerhauptquartier am 18. Juli 1942 meldete, hat der Führer Generalfeldmarschall Kesselring, dem Oberbefehlshaber der im Mittelmeerraum und in Nordafrika eingesetzten Verbände der deutschen Luftwaffe, das Eichenlaub mit Schwertern zum Ritterkreuz verliehen.
Der Reichsmarschall richtete anläßlich der hohen Auszeichnung ein Schreiben an den Generalfeldmarschall, in dem es heißt: „Ihr unermüdlicher persönlicher Einsatz, Ihr hervorragendes Können und die schlachtentscheidenden Erfolge Ihrer Truppen haben vor dem gesamten deutschen Volk höchste Anerkennung gefunden." Schon am 1. 10. 1939 wurde der damalige General der Flieger Kesselring für seinen Einsatz im Polenfeldzug mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Am Westfeldzug und an dem Großeinsatz gegen England hatte seine Luftflotte hervorragenden Anteil. Im Sommer 1941 führte der Flottenchef seine Verbände im Raum der Heeresgruppe Mitte gegen die Sowjets. Die schwere Aufgabe, den britischen Durchgangsverkehr im Mittelmeer zu unterbinden und die Transporte der Achse nach Nordafrika zu sichern, hat der Generalfeldmarschall vorbildlich gelöst und damit die Vorbedingungen für die deutsche Offensive in Nordafrika geschaffen, zu deren siegreicher Durchführung die Luftwaffe unter seiner Führung entscheidend beigetragen hat

WIE SIE DAS RITTERKREUZ ERWARBEN

Hauptmann HENNINGS†

Oberleutnant BISCHOFF†

Oberleutnant HACKL

Oberst Rath, Kommodore eines Kampfgeschwaders, hat sein Geschwader auf allen Kriegsschauplätzen zu bedeutsamen Erfolgen geführt. Besonders heraus gehoben zu werden verdient der Einsatz des Geschwaders bei der Versorgung vorgeschobener Heeresverbände. — Oberstleutnant Knust, Kommodore eines Kampfgeschwaders, hat in fast 100 Feindflügen am Steuer seines Flugzeugs seinen Besatzungen nicht nur ein leuchtendes Beispiel an vorbildlicher Tapferkeit gegeben, sondern auch durch die wohldurchdachte Führung seines Verbandes Erfolge von entscheidender Bedeutung errungen. — Major Zeidler, Kommandeur einer Kampfgruppe z. b. V., hat sich in viermonatigem Einsatz an der Ostfront um die Versorgung der kämpfenden Truppe mit Nachschubgütern aller Art neue hervorragende Verdienste erworben. — Hauptmann Hennings, Staffelkapitän in einem Kampfgeschwader, hat sich seit Beginn des Krieges weit über das normale Maß hinaus bewährt. Er ist von einem Feindflug nicht mehr zurückgekehrt. — Hauptmann Bauhaus, Staffelkapitän in einem Sturzkampfgeschwader, zeichnete sich u. a. durch die unter seiner Führung geflogenen Einsätze der Staffel bei den Kämpfen um Feodosia und Eupatoria besonders aus. — Hauptmann Gassmann, Gruppenkommandeur in einem Sturzkampfgeschwader, vernichtete 24 Panzer, 39 Geschütze, zerstörte 9 Brücken und unterbrach 6 Eisenbahnlinien. — Oberleutnant Paul Lehmann, Batteriechef in einem Flakregiment, vernichtete mit seiner Batterie bisher 12 Flugzeuge und 41 Panzer und beteiligte sich weiter in 37 Einsätzen erfolgreich am Erdkampf. — Oberleutnant Bischoff, Staffelkapitän in einem Kampfgeschwader, zeichnete sich besonders durch seine Angriffe auf Coventry, auf Schleusen des Stalinkanals und auf Malta aus. Er ist von einem Feindflug nicht zurückgekehrt. — Oberleutnant zur Lippe-Weißenfeld, Staffelkapitän in einem Nachtjagdgeschwader, hat seine Staffel zu 119 Nachtjagdsiegen bei 21 eigenen Abschüssen geführt. — Oberleutnant Wiegand, Batteriechef in einem Flakregiment, kämpfte in direktem Beschuß die in Saunu (Afrika) stehende englische Batterie nieder und setzte dem zurückweichenden Feind entschlossen nach. Er hatte damit einen schlachtentscheidenden Erfolg erzielt. — Oberleutnant Sy, Staffelkapitän in einem Kampfgeschwader, zeichnete sich durch Angriffe auf die Insel Malta, die Vernichtung von 33 000 BRT und die Beschädigung von 36 000 BRT feindlichen Handelsschiffsraums besonders aus. — Oberleutnant Hackl, Staffelkapitän in einem Jagdgeschwader, errang nicht nur 48 Luftsiege, sondern führte seine Staffel auch in zahlreichen Tiefangriffen auf Erdziele aller Art zum Erfolg. — Leutnant Schmalz, Flugzeugführer in einem Stukageschwader, hat im Kampf gegen die britische Mittelmeerflotte und beim Kreta-Unternehmen Taten von unerschrockenem Heldenmut vollbracht. — Leutnant Hübner, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, schoß im Osten 47 Feindflugzeuge ab. Er ist von einem Feindflug nicht zurückgekehrt. — Leutnant Hannig, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, hat insgesamt 48 Luftsiege errungen. — Leutnant Beißwenger, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, gelang der Abschuß von 47 feindlichen Flugzeugen und eines Fesselballons. — Leutnant Jaekel, Flugzeugführer in einem Sturzkampfgeschwader, versenkte im Mittelmeerraum einen Schweren Kreuzer sowie einen Zerstörer und beschädigte außerdem einen Kreuzer und ein Schlachtschiff. — Stabsfeldwebel Weigel, Flugzeugführer in einem Sturzkampfgeschwader, vernichtete in bisher 169 Einsätzen gegen die Sowjetunion über 10 Flakbatterien und 20 Artilleriestellungen. — Oberfeldwebel Kempf, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, hat in zahlreichen harten Luftkämpfen 41 Feindflugzeuge abgeschossen. — Oberfeldwebel v. Poremski, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, bewies seinen zähen Kampfwillen durch den Abschuß von 43 feindlichen Flugzeugen. — Feldwebel Wachowiak, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, hat sich durch rücksichtslosen Einsatz in zahlreichen harten Luftkämpfen hervorragend bewährt und 40 Feindflugzeuge abgeschossen. — Ritterkreuzträger Oberleutnant Kiel ist nicht, wie wir in unserem letzten Heft berichteten, Kampfflieger, sondern Flugzeugführer in einem Zerstörergeschwader. Er hat u. a. als Schlachtflieger an der Ostfront 20 Luftsiege erfochten, 62 Flugzeuge am Boden zerstört sowie 9 Panzer, 20 Geschütze und 16 Lokomotiven vernichtet. Im Kampf um Oesel gelang es ihm, ein feindliches U-Boot, drei Schnellboote und ein Transportschiff zu versenken.

Leutnant SCHMALZ

Leutnant HÜBNER †

Leutnant HANNIG

Leutnant BEISSWENGER

Leutnant JAEKEL

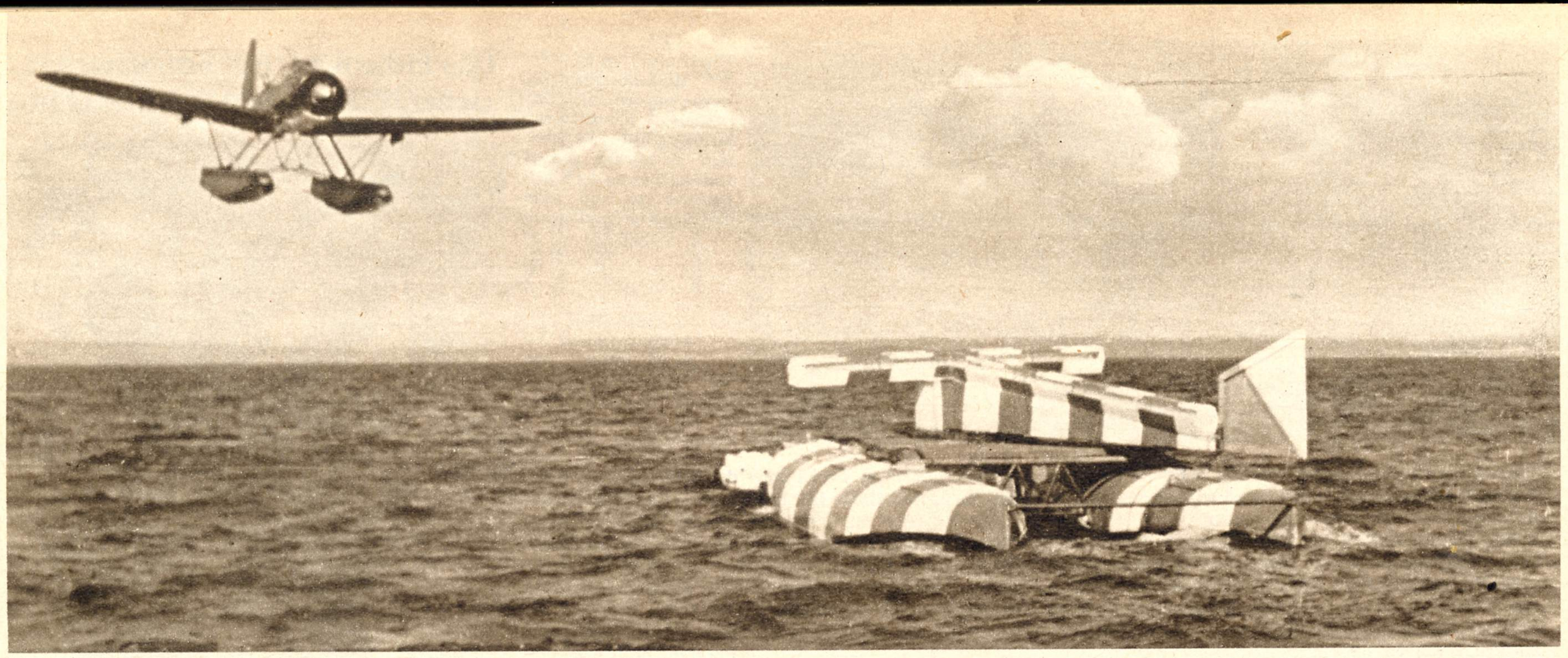
Stabsfeldwebel WEIGEL

Oberfeldwebel KEMPF

Oberfeldw. v. POREMSKI

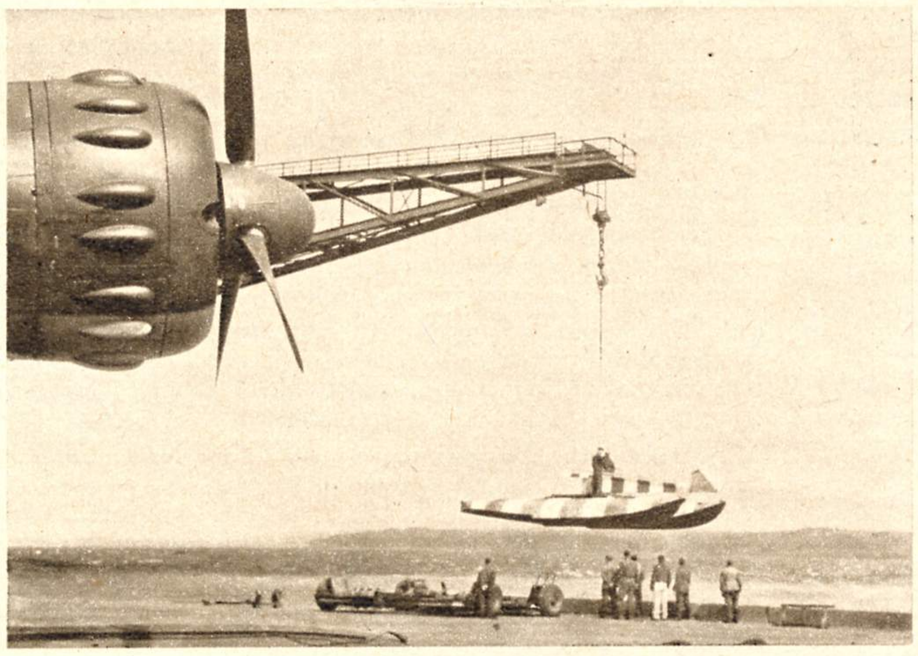
Feldw. WACHOWIAK

Aufn. Kriegsberichter Meyer, Schalber, Wanderer (Sch 3), Scherl-OKW (18)

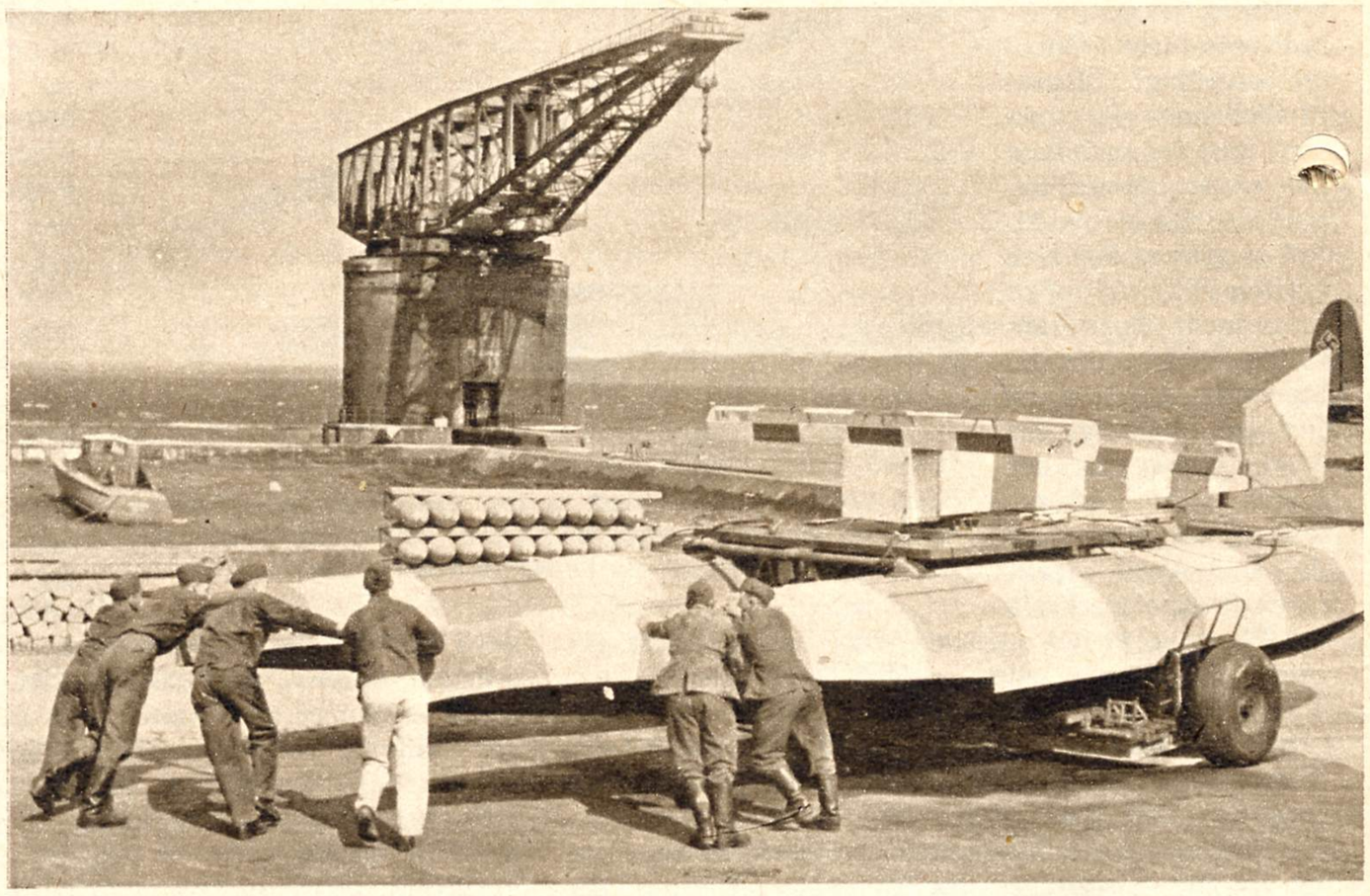


Der vom Feindflug zurückkehrende Flugzeugführer braust im Tiefflug über die Reede, um das Landekreuz zu suchen und aus seiner Stellung die Windrichtung festzustellen. Erst dann kann er zur Landung ansetzen

Landekreuz *für* Seeflugzeuge



Der mächtige Kran des Seefliegerhorstes hebt das Landekreuz ins Wasser

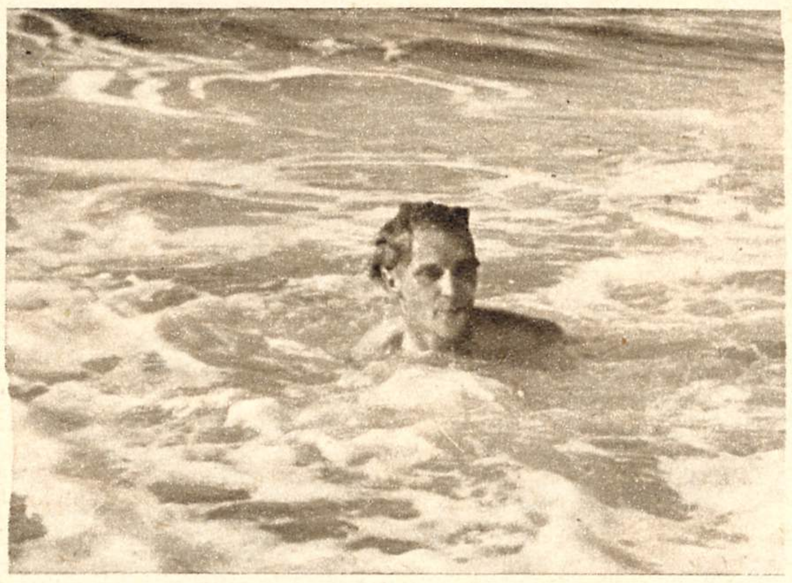


Kräftige Arme müssen zupacken, um das Landekreuz, das auf großen Schwimmern ruht, mit Hilfe des Schwimmerwagens an den Kran heranzubringen

PK-Aufnahmen Kriegsberichter Höss (PBZ)

Der Jüngste mit Eichenlaub und Schwertern

Zwischen den Einsätzen bei Oberleutnant Marseille



Ein wohlverdientes Bad: Sechs Engländer hat Oberleutnant Marseille an diesem Tage bereits heruntergeholt. Darauf bekam er für den Rest des Tages Startverbot und wurde zum Baden an den Strand geschickt

Oberleutnant Hans Joachim Marseille, dem der Führer als 12. Offizier der deutschen Wehrmacht das Eichenlaub mit Schwertern zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes verlieh, ist der jüngste Träger der hohen Kriegsauszeichnung. Diese Tatsache mag dazu beigetragen haben, daß sich der 22jährige Jagdflieger die Herzen des deutschen Volkes sozusagen im Sturm eroberte. Doch das Stürmische ist ganz sein Element, denn auch sein steiler Aufstieg gleicht einem einzigen schneidigen Sturmlauf. Jungenhafte Frische, Frohsinn und mitreißender Schneid formen das Bild Hans-Joachim Marseilles; diese Grundzüge seines Wesens sprechen auch aus unseren Aufnahmen

„Soll ich mal Siegerstellung einnehmen?“ Ein launiger Einfall des jungen Jagdfliegers, als er das abgeschossene Flugzeug seines Gegners im letzten Luftkampf besichtigte

Links: Feierlich wurde Oberleutnant Marseille vom Horstkommandanten zur sinnreich konstruierten Litfaßsäule des Flugplatzes geführt, an der die Zeitungsmeldung von der Verleihung des Eichenlaubs klebte. „Leider veraltet“, meinte der Kommandant dazu, „heute sind schon die Schwerter fällig“

Links unten: Die Glückwünsche der Kameraden zum 100. und 101. Abschuß. Kurz zuvor hatte Oberleutnant Marseille den 96. bis 99. Briten heruntergeholt

PK-Aufnahmen
Kriegsberichter Dettmann
(PBZ 2, Wb 1, HH 1, Atl 1)

Rechts: Der Sieger steigt nach hartem Kampf aus der Maschine. Noch liest man in seinem Gesicht die Spuren der eben überstandenen Erregung und äußersten Anspannung, doch die unverwüstliche Jugendkraft behielt sichtlich die Oberhand

SOS im Eismeer!

Überlebende der Geleitzugkatastrophe erzählen:
„Wer einschlief, erfror . . ."

Von Kriegsberichter Ludwig von Danwitz

PK Zu den wenigen, die nach der Versenkung ihres Schiffes im Nördlichen Eismeer lebend die Küste erreicht haben, gehören zwei norwegische Seeleute, von denen der eine als 1. Steuermann, der andere als Heizer fuhr. Ihr Bericht von Fliegerangriffen und Schiffsuntergang, von Seenot, Hunger und Kälte und von dem Sterben ihrer Kameraden zeigt die Gefahren, die den englisch-amerikanischen Geleitzügen auf der Fahrt nach Murmansk drohen. Die Seeleute selbst, die von Halifax zunächst nach Glasgow gefahren waren, hatten die Überfahrt von Schottland nach Island für am meisten bedroht gehalten. Die Erlebnisse auf dem letzten Stück ihrer Reise belehrten sie eines Besseren. Man müßte schon sagen, eines — Böseren.

Im Geleitzug, der durch einen Schweren Kreuzer und Zerstörer gesichert war, verließen sie den isländischen Hafen Reykjavik. Es war schon der zweite Versuch des Konvois, Murmansk zu erreichen. Nach dem ersten Auslaufen war man, da die Route durch deutsche Überwasserstreitkräfte bedroht sein sollte, zurückgerufen worden und hatte nun den Schweren Kreuzer als zusätzliche Sicherung erhalten. Die Ladung der Frachter war durchweg die gleiche: Panzer, Flugzeugteile. Kupfer, Zinn, Leder und Alkohol für die Sowjets. Sie fuhren unter der Flagge Panamas, gehörten aber einer nordamerikanischen Gesellschaft. Ihre Besatzung bestand aus 45 Mann, darunter achtzehn Norweger. Der Rest setzte sich aus sechzehn verschiedenen Nationen zusammen. Tegraphist war ein Chinese. England, Kanada und die USA waren nur durch je einen Seemann vertreten, von denen der Amerikaner 3. Steuermann war, obgleich er bisher nur in der Küstenschiffahrt tätig gewesen war.

Die Bewaffnung bestand aus einer Kanone und vier fabrikneuen amerikanischen Maschinengewehren, von denen zwei festmontiert waren. Das auf der Brücke montierte MG nahm der Amerikaner für sich in Anspruch, und niemand machte es ihm streitig. Denn das Vertrauen zu den amerikanischen Maschinengewehren war gering. Der Kapitän ließ sie immer wieder von dem Maschinisten nachsehen und war nie damit zufrieden. Außerdem lag den meisten Seeleuten sowieso nichts am Umgang mit Waffen.

Am vierten Reisetag erhob sich ein Sturm, der fast achtundvierzig Stunden wütete. Der Geleitzug wurde auseinandergesprengt, doch behielten die Schiffe miteinander Fühlung und wurden ständig von den Zerstörern umkreist. Die Decksladung des Schiffs, die aus vier Panzern, Tragflächen für Flugzeuge und Ölfässern bestand, hatte sich verschoben, und schließlich brach die Ruderleitung. Der Dampfer mußte stoppen. Zwar konnten die Reparaturen in zweieinhalb Stunden durchgeführt werden, aber der Geleitzug holte sich inzwischen einen beträchtlichen Vorsprung. Mit äußerster Kraft jagte das Schiff ihm nach. Die Reichweite der in Norwegen stationierten deutschen Flugzeuge, denen man wegen der Packeisgrenze nicht noch weiter nordwärts ausweichen konnte, gab zu denken!

Trotzdem glaubt niemand an eine Gefahr, als plötzlich Fliegeralarm gegeben wird. Bis zur Stunde hat man noch keinen einzigen deutschen Aufklärer gesichtet. Die grauen Wolken, aus denen hin und wieder der Schnee wie Schleier fällt, sehen keineswegs nach Flugwetter aus. Um vollends zu beruhigen, sind soeben die letzten Schiffe des Geleits in Sicht gekommen. In der Tat ist der Alarm eine reine Vorsichtsmaßnahme, die erfolgt ist, weil Motorengeräusch hörbar wurde. Nur wenige jedoch folgen der Vorschrift, daß bei Fliegeralarm sich alles unter Deck zu begeben habe. Die Mehrzahl bleibt oben. Als dann ein scheinbar friedlich kreisendes, zweimotoriges Flugzeug erkannt wird, tippt man auf einen Sowjet. Bald ist es entschwunden. Auch ohne Entwarnung kommen die, die unter Deck waren, wieder herauf.

Erneutes Motorengeräusch! Die Seeleute schauen nach achtern, woher das Geräusch kommt, und plötzlich sieht man in einer Entfernung von fünfhundert Meter eine Ju 88 aus einer Schneewolke herausstürzen. Der Angriff kommt so überraschend, daß man nichts, aber auch gar nichts tun kann. Abwarten! — Das ist alles. Keine Panik, kein Schreien, kein Laufen, nur ein Abwarten! Instinktiv verschafft sich jeder, der etwas Festes in der Nähe hat, einen Halt. Der 1. Steuermann klammert sich an die Brücke. Der Heizer ist in der Tür stehengeblieben, durch die er auf Deck gehen wollte.

Zwei Bomben detonierten hart neben der Bordwand Zeichnungen H. v. Medvey

Für einen Augenblick wird der Motorenlärm zum Orkan. Nachher entsinnt sich keiner mehr genau, wie es eigentlich gewesen ist. Man weiß nur, daß zwei furchtbare Schläge die Luft und das Schiff durchzittert und jeden, der frei stand, umgeworfen haben. Auch an die beiden Wassersäulen, die neben der Steuerbordwand hochstiegen, erinnert man sich. Zwei Bomben, die hart neben der Bordwand aufschlugen, haben das Schicksal des Schiffs besiegelt. Hinter dem Mittschiff klaffen unter der Wasserlinie zwei mächtige Löcher in der Bordwand, durch die Fluten ins Schiff brechen. Zimmermann und Pumpen sind machtlos.

Einen einzigen Schuß konnte der 3. Steuermann abgeben, — dann hatte sein MG Ladehemmung. Was nun folgte, als die Mannschaft in die schlechtausgerüsteten Boote ging, kommt nicht mehr auf das Konto des Fliegerangriffs, sondern ist die schreckliche Auswirkung britischer Methoden. Es stimmt zwar, daß gleichzeitig mit der „Rayeland" auch der Geleitzug mit Erfolg bombardiert wurde. Aber daß nun jedes Schiff auf eigene Faust auf und davon dampfte, daß von dem Schweren Kreuzer überhaupt nichts mehr zu sehen war und daß auch die beiden Walboote, die eigens zur Aufnahme etwaiger Schiffbrüchiger bestimmt waren, unsichtbar blieben, das alles läßt sich mit der seemännischen Überlieferung und den einfachsten Pflichten der Kameradschaft nicht mehr in Einklang bringen. Ein neuer Sturm, der um Mitternacht einsetzte, trieb die Boote auseinander. Von den 45 Männern, die in dieser Stunde einander aus den Augen verloren, haben sich nur dreizehn wiedergefunden. Keiner der Schrecken des Nördlichen Eismeeres blieb ihnen erspart. Fünf Tage und fünf Nächte lang mußten die Männer in dem Boot, dessen Steuer der 1. Steuermann führte, die furchtbarste Kälte und einen entsetzlichen Hunger ertragen. Ihr ganzer Notproviant und auch das Trinkwasser waren Eis geworden. Eine Welle, die am zweiten Tage ins Boot hineinschlug, machte auch die Kekse ungenießbat. Immerfort mußte man mit einer schier übermenschlichen Energie gegen Hunger, Frost und Schlaf kämpfen. Wer einschlief, erfror. Das Erschütterndste aber war das Sterben der Kameraden. Als erster im Boot starb nach gut vierundzwanzig Stunden der Engländer, und das Ende derer, die nach ihm starben, war genau wie das seine. Es begann immer mit einem

. . . Von den 45 Männern haben sich nur dreizehn wiedergefunden . . .

Toben und mit der Absicht, über Bord zu springen. Dann kam eine seltsame Beruhigung. Der Sterbende flüsterte, daß er Land sehe, die Küste, die Heimat. Ein Lächeln trat in sein Gesicht und blieb darin über den Tod hinaus. Aufrecht saßen die Toten auf ihren Plätzen, an denen sie festgefroren waren. Auch die Lebenden konnten sich nur mit Mühe von den Bänken losreißen. Die Füße froren mit dem Wasser, das ins Boot drang. Schließlich konnte sich keiner mehr auf den Füßen, sondern nur noch auf den Knien bewegen. Beim Erreichen einer Insel strandete das Boot auf einer Sandbank. Die neun, die noch lebten, mußten sich in das eiskalte Wasser fallenlassen, um an Land zu gelangen. Gehen konnten sie nicht. Sie rutschten durch das Wasser, brachen darin zusammen, rissen sich wieder hoch und erreichten endlich den Strand. Dort verhauchte der junge Kanadier sein Leben. Er war der siebente Tote dieses einen Bootes. Das achte Opfer starb im Krankenhaus.

Von den Lebenden sind einige infolge der furchtbaren Strapazen Krüppel geworden, und wir begreifen die ganze Tragik solcher Schicksale erst richtig, wenn wir bedenken, daß diese Männer neutralen Nationen oder angeblichen Freundstaaten unserer Feinde angehörten und nur mit rücksichtsloser Gewalt zur Todesfahrt nach Murmansk gezwungen werden konnten.

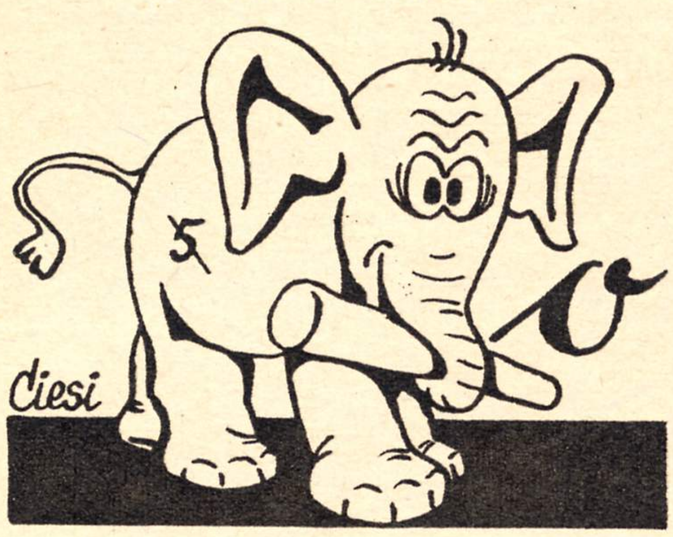
Die kleine Adler-Fibel

Der fliegende Harem

Im Januar 1907 veröffentlichte der Berliner Regierungsrat Rudolf Martin ein Buch „Berlin—Bagdad. Das deutsche Weltreich im Zeitalter der Luftschiffahrt", eine im Jahre 1930 spielende Vision, die folgende Beschreibung eines „fliegenden Harems" enthält: Da gab der Sultan der Großen Berliner Luftschiffbaugesellschaft den Auftrag zur Herstellung eines fliegenden Harems. Wie alle großen Luftschiffe, so baute man auch dieses aus Aluminium nach dem starren System. Man wählte die größten Dimensionen, die im Jahre 1930 überhaupt ausführbar schienen. Der Gasinhalt betrug 180 000 Kubikmeter in nicht weniger als 200 verschiedenen Ballons. Der Sultan hatte befohlen, daß 250 Kabinen für seine Damen eingerichtet werden müßten. Bei dem Komfort, den der Sultan für seinen Harem verlangte, konnten die Baumeister beim besten Willen nicht vollkommen seinen Wünschen nachkommen. Das Motorluftschiff konnte nur zur Aufnahme von 100 Damen eingerichtet werden, während die übrigen 150 ihre Kabinen in Anhängeschiffen zugewiesen erhielten. Das Hauptluftschiff begann mit zwei Empfangszimmern. Dann folgte das Wohnzimmer und das Schlafzimmer des Sultans. Dann erst begann die große Haupthalle von 150 Meter Länge. Der ganze Haremszug wurde nur von Eunuchen geleitet, die besonders für den Luftschifferdienst ausgebildet waren . . . Dr. M.

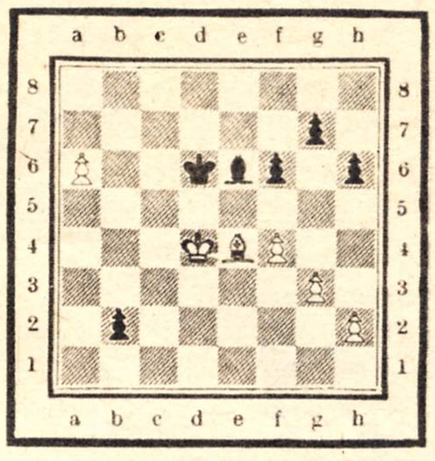
Kopfzerbrechen zum Zeitvertreib

Geschütteltes Bilderrätsel



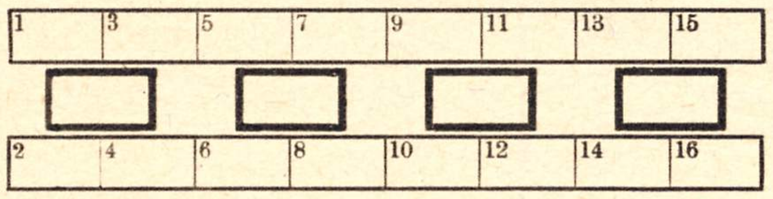
Nimm weg dem Elefant das „a"
und spende ihm ein „o" dann nur,
dann steht als Apparat er da,
der Zeugnis gibt für die Kultur. Zeichnung Ciesielski

Versteckte Rettungsmöglichkeit



Die abgebildete Stellung (Weiß: Kd4, Le4, Ba6, f4, g3, h2; Schwarz: Kd6, Le6, Bb2, f6, g7, h6) ergab sich im Damenturnier um die deutsche Schachmeisterschaft zwischen Frau Imkamp (Weiß) und Frau Stibaner (Schwarz). Der weiße Freibauer a6 droht zur Umwandlung vorzurücken, und nach Kd6—c7 a6—a7 könnte der schwarze König nicht herankommen. Frau Stibaner fand keinen anderen Ausweg, als mit 1. . . . b2—b1D den eigenen Freibauern zu opfern, wonach Weiß natürlich durch 2. Le4×b1 Kd6—c6 3. a6—a7 Kc6—b7 4. Kd4—c5 eine Gewinnstellung erlangen konnte, weil die übrigen schwarzen Bauern verloren gehen müssen. Statt dessen konnte Schwarz in der Bildstellung durch ein einfaches Manöver die Partie unentschieden halten. Auf welche Weise?

Silbenband



bau — be — brett — de — ei — en — fen — ge — ger — kohl — ling — mei — nung — o — reit — se — sin — ster — ster — te

Vorstehende 20 Silben sind derart in die Felder der Figur einzutragen, daß man von oben nach unten Wörter erhält, von denen je zwei die Mittelsilbe (im stark umrahmten Feld) gemeinsam haben.

Bedeutung der einzelnen Wörter: 1—2 selbständiger Beruf, 3—4 Singvogel, 5—6 Geschenk für Kinder zu einem Frühjahrsfest, 7—8 Teil in der Wandöffnung, 9—10 Landarbeiter, 11—12 Geisteszustand, 13—14 Maikäferlarve, 15—16 dünnes biegsames Stöckchen.

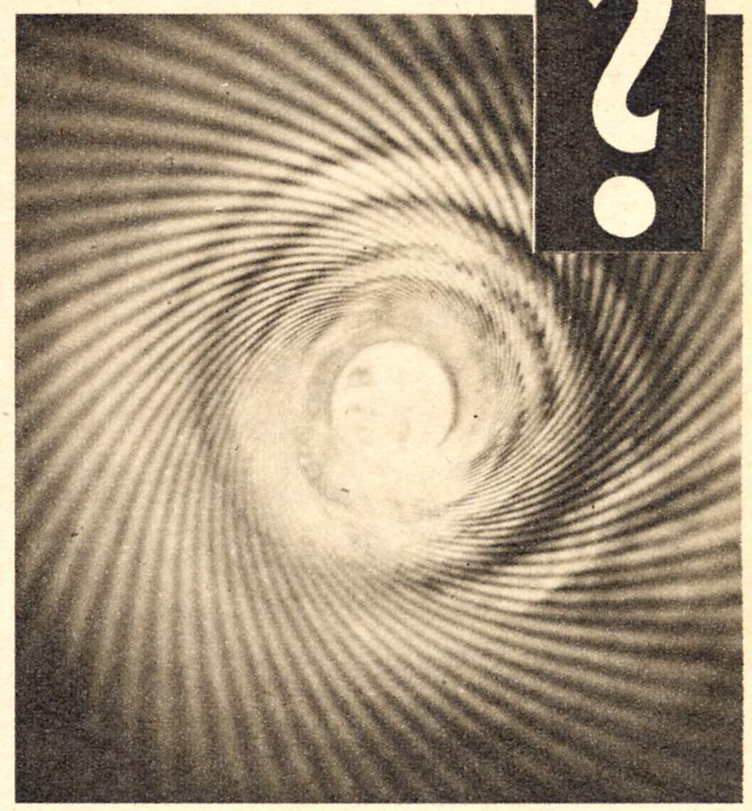
Bei richtiger Lösung nennen die Mittelsilben, von links nach rechts gelesen, eine Oper von Richard Wagner. 54791

Silbenentnahmerätsel

Gefallsucht — Schirmpalme — Schüttelreim — Anzengruber — Verabredung — Verzeihung — Eichendorff

Jedem der vorstehenden Wörter ist eine Silbe zu entnehmen. Diese Silben nennen, in der angegebenen Reihenfolge aneinandergereiht, eine Auszeichnung bei der Luftwaffe. 54950

Was ist das ?



PK-Aufn. Kriegsberichter Schambortzky (Sch)

Kein Auge, sondern das Innere des Rohres eines Schweren Mörsers

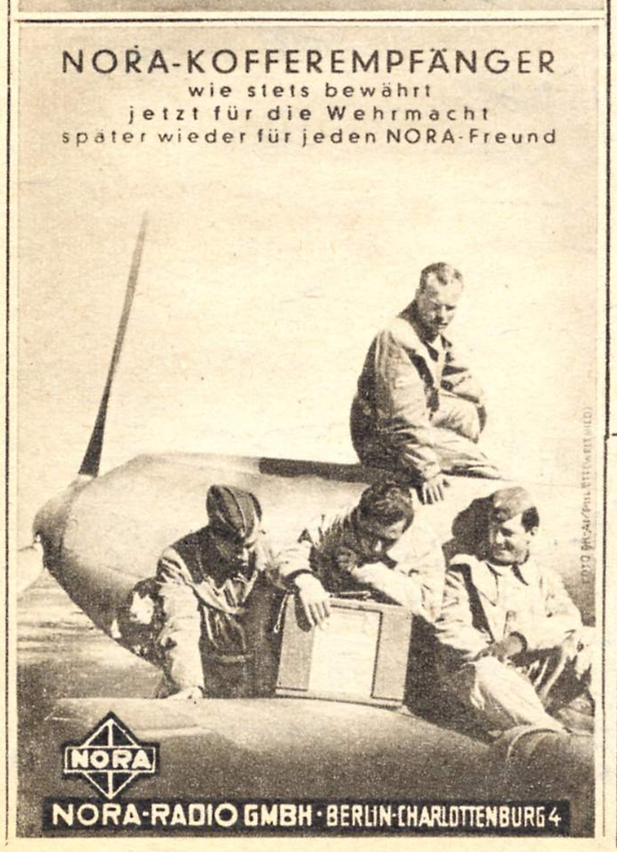
Auflösungen

Versteckte Rettungsmöglichkeit: 1. . . . Le6—d5! 2. Le4—d3 (Der weiße Läufer muß das Umwandlungsfeld b1 bewachen. Auch auf andere Läuferzüge in der Schrägen b1—h7 ändert sich nichts am weiteren Verlauf) 2. . . . Ld5—g2 3. Kd4—c3 (Oder 3. a6—a7 Kd6—c7 4. Ld3—c2 Lg2—f3, und der schwarze Läufer zieht so lange hin und her, bis der weiße König zurückweicht) 3. . . . Lg2—f1! und der weiße a-Bauer geht verloren, ohne daß der weiße König ins gegnerische Lager eindringen kann.

Geschütteltes Bilderrätsel: Telefon.

Silbenband: 1—2 Baumeister, 3—4 Kohlmeise, 5—6 Osterei, 7—8 Fensterbrett, 9—10 Gesinde, 11—12 Besinnung, 13—14 Engerling, 15—16 Reitgerte. — Meistersinger.

Silbenentnahmerätsel: Fallschirmschützenabzeichen.

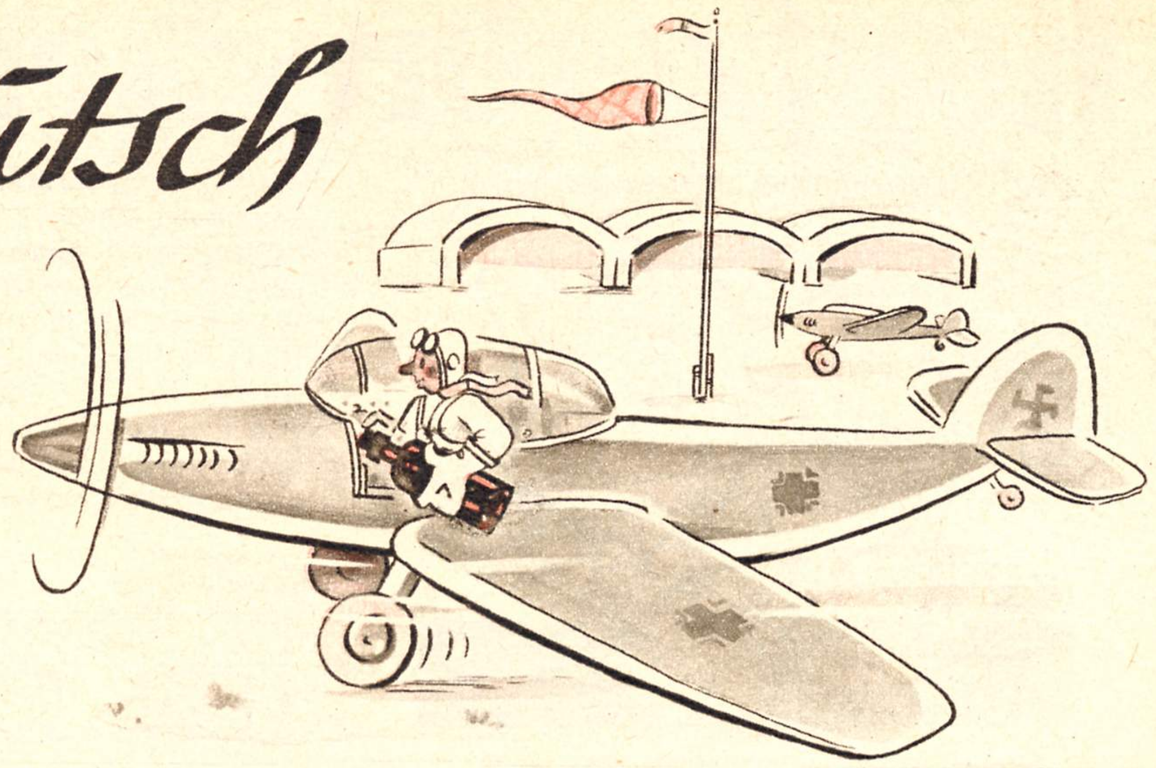


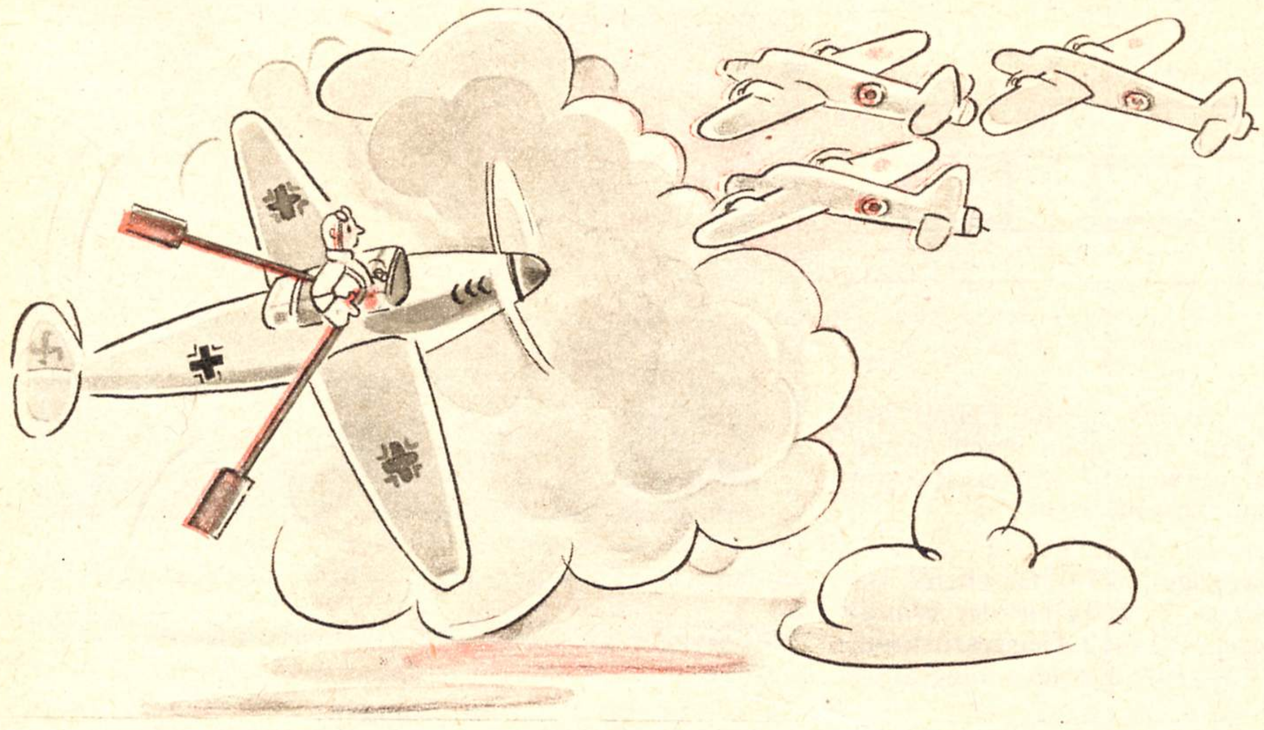
Einst und jetzt! War es zu Zeiten der napoleonischen Kontinentalsperre oftmals ein Tabakschiff, das als Blockadebrecher jubelnd begrüßt wurde, so gilt heute unser Willkommen anderen kriegsentscheidenden Schiffen. Ein Grund mehr dafür, mit unseren Tabakvorräten hauszuhalten und sich den RAULINO-TABAK für den Feierabend aufzusparen. Sein edler Duft kommt besonders beim gemütlichen und besinnlichen Schmauchen vollendet zur Geltung.

Hergestellt in den Werken Bamberg, Köln, St. Joachimsthal, Litzmannstadt

Fliegerdeutsch

und was sich unser Zeichner JAC. K. MARTIN darunter vorstellt

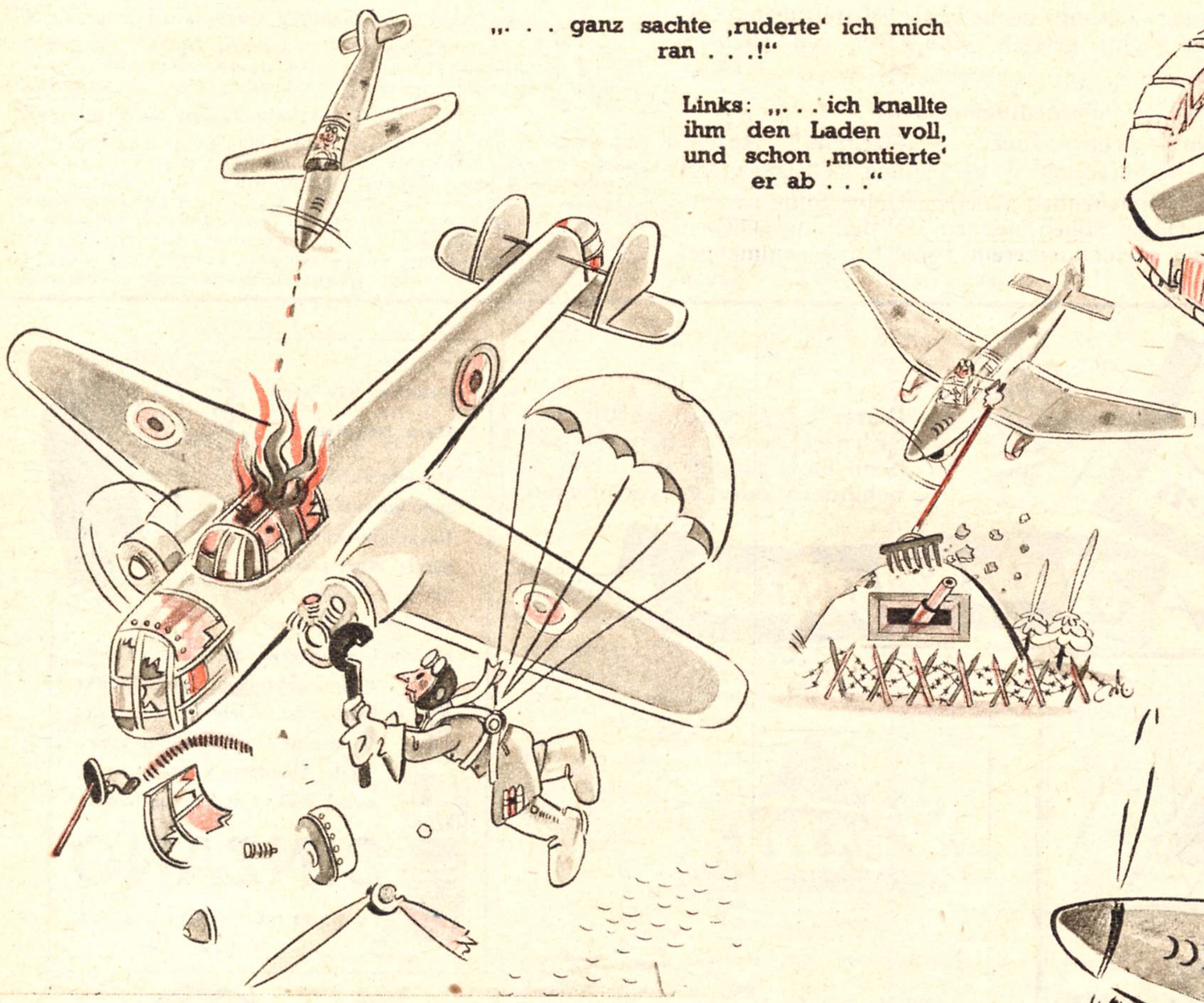


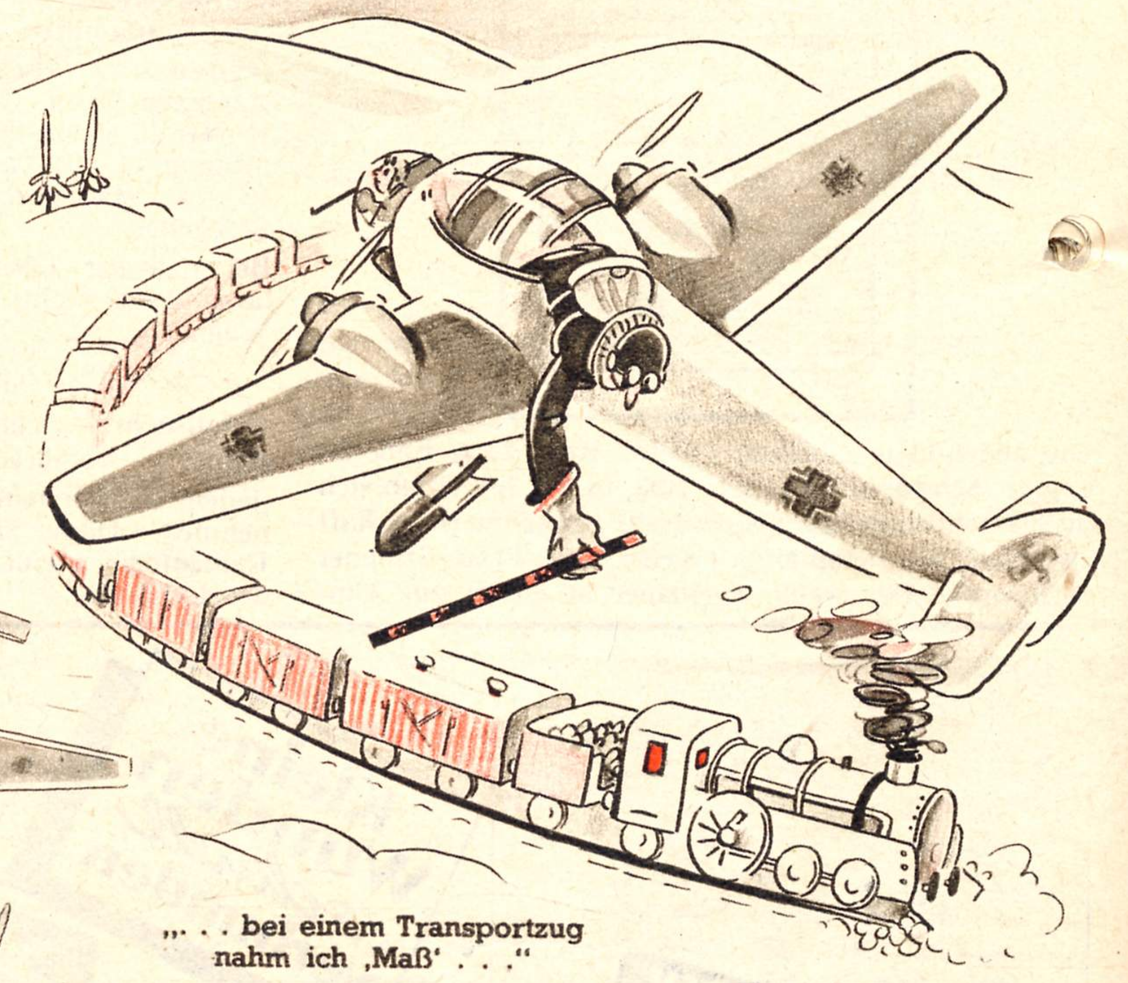


„. . . schnell die ‚Pulle' rein, und los ging's . . .!"

„. . . ganz sachte ‚ruderte' ich mich ran . . .!"

Links: „. . . ich knallte ihm den Laden voll, und schon ‚montierte' er ab . . ."

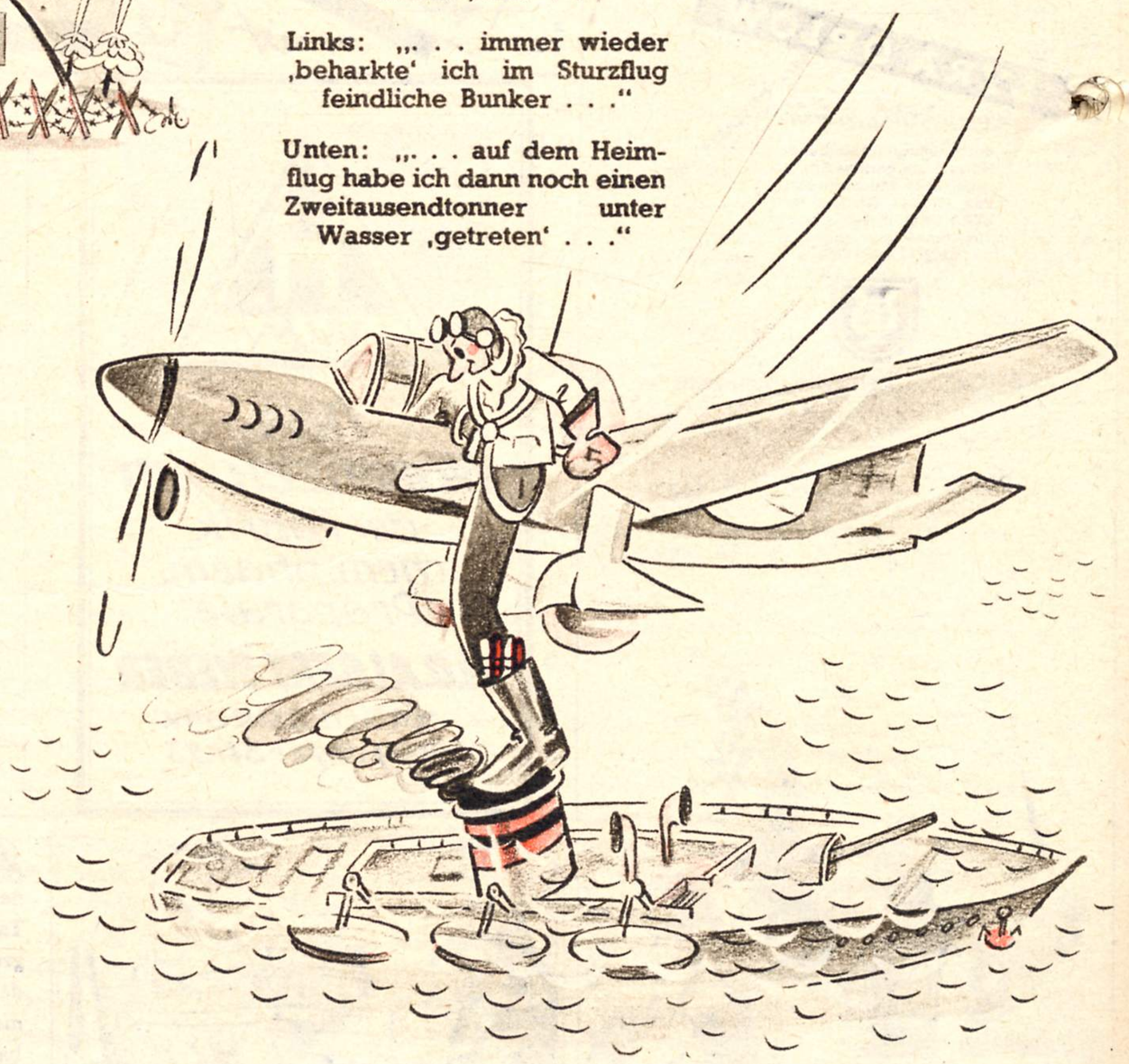




„. . . bei einem Transportzug nahm ich ‚Maß' . . ."

Links: „. . . immer wieder ‚beharkte' ich im Sturzflug feindliche Bunker . . ."

Unten: „. . . auf dem Heimflug habe ich dann noch einen Zweitausendtonner unter Wasser ‚getreten' . . ."



Und der Zeichner BARTHA meint:

Wenn ein „Heckenspringer" auf Urlaub kommt . . .

Der ADLER erscheint 14täglich. Bezugspreis durch die Post 44 Rpf monatlich einschl. 3 bzw. 4 Rpf Postgebühren, hierzu 4 bzw. 6 Rpf Zustellgebühren
Hauptschriftleiter Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 5. Verantwortlicher Anzeigenleiter Willy Roth, Berlin-Dahlem. Preisliste 12. Druck und Verlag August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Fernsprecher Sammel-Nr. Ortsverkehr 17 45 71 — Fernverkehr 17 57 61. Postscheck-Kto. Berlin 23 99 74

. . . und jetzt schicken Sie den ADLER gleich an die Front